

CAMERA DEI DEPUTATI N. 352

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLA DIFESA
(PACCIARDI)

DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO
(PELLA)

Nuove misure delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo

Presentato alla Presidenza il 21 febbraio 1949

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nella riunione dell'8 aprile 1948 il Consiglio dei Ministri approvò, in via di massima, uno schema di decreto legislativo concernente nuove misure delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo, demandandone la definitiva formulazione ai Ministeri della difesa e del tesoro.

Senonché il provvedimento non ha potuto essere tempestivamente perfezionato in forma di decreto legislativo e, pertanto, previa nuova deliberazione del Consiglio dei Ministri, viene ora proposto in forma di disegno di legge.

Le ragioni che giustificano l'iniziativa sono le seguenti.

Le indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo dovute, rispettivamente, agli ufficiali piloti, ai sottufficiali piloti e allievi delle scuole di pilotaggio, agli specialisti e ad altre particolari categorie di personale dell'aeronautica militare, sono ancora stabilite in cifre che, riferite all'attuale potere di acquisto della moneta, risultano praticamente inadeguate allo scopo per il quale esse indennità furono istituite.

Infatti un pilota fino a 15 anni di servizio di volo percepisce una indennità di aeronavigazione o di pilotaggio normale di sole lire 3.000 mensili, che vanno, peraltro, depu-

rate del premio per l'assicurazione obbligatoria a carico degli stessi piloti; uno specialista, a sua volta, percepisce al massimo lire 700 mensili lorde.

Per contro, è innegabile che l'elemento « rischio » — nonostante i progressi della tecnica e della scienza — sussiste ancora nell'esercizio del volo, specie per l'aviazione militare, che è sottoposta a prestazioni notevolmente superiori a quelle dell'aviazione civile (esercitazioni notturne e da caccia e specialità varie).

In base alle statistiche, nell'aviazione militare si ha un incidente mortale ogni 1.000-1.500 ore di volo. Così, per esempio, il corso « Aquila », uscito dall'Accademia, nel 1926 con 23 ufficiali, ha finora avuto 12 morti per incidenti di volo non bellici.

Nel periodo successivo all'ultimo conflitto, nonostante la ridotta efficienza numerica dei reparti, particolarmente elevata è rimasta la percentuale di mortalità per incidenti aerei.

Nel 1947 si sono verificati incidenti mortali 0.73 per ogni 1000 ore di volo, mentre in analoga attività considerata fra le più rischiose, quella degli sminatori, si sono verificate per ogni 1.000 ore lavorative incidenti mortali 0.01.

Ai suddetti casi letali sono da aggiungere quelli meritevoli di non minore considerazione e riconoscimento, relativi all'invalidità permanente od assoluta e alle inabilità temporanee.

Accertamenti di carattere sanitario stanno ad indicare, inoltre, che il normale logorio fisico per prestazioni di servizio assume aspetti elevati con la prolungata attività di volo.

L'usura che subisce il personale è in tale campo notevolissima. Le indagini più recenti al riguardo danno su un totale di n. 512 visite sanitarie, passate presso gli Istituti medico-legali dell'A. M. (Milano, Roma, Napoli), per l'accertamento dell'idoneità psicofisiologica al volo, n. 287 esiti favorevoli e n. 225 esiti negativi, secondo l'aliquota elevatissima del 43.95 per cento di pareri di inabilità e del 56.05 per cento di pareri di idoneità.

La causa di inabilità è stata riscontrata nella frequenza delle principali malattie:

- dell'apparato respiratorio;
- dell'apparato digerente;
- di nevrosi o malattie mentali;
- di tubercolosi;
- degli organi dei sensi;
- chirurgiche degli arti.

Ma, più che soffermarsi ad illustrare i pericoli, i disagi e la usura fisica cui sono sottoposti i piloti — pericoli, disagi ed usura comunemente noti e riconosciuti — sarà utile accennare ai seguenti dati di fatto:

a) da un esame comparativo tra le indennità di istituto decretate per alcune categorie di personale dipendente dello Stato, l'indennità di aeronavigazione risulta in valore assoluto l'ultima della scala e tale valore viene ulteriormente ridotto in relazione all'obbligo di assicurazione che incombe sul personale navigante;

b) il rischio derivante dall'esercizio del volo comporta, come già detto, una perdita di vite umane corrispondente ad una unità per ogni 1.000-1.500 ore di volo, perdita che non trova riscontro in qualsiasi altra attività, ivi compresa quella relativa alla bonifica di campi minati, il cui personale è retribuito con una indennità di circa lire 18.000 mensili;

c) dall'esame degli incidenti di volo, che continuano a verificarsi con una regolarità impressionante, è stato riscontrato che circa il 70 per cento è da attribuirsi a cause professionali, in dipendenza della depressione morale e fisica dei piloti dovuta alle cattive condizioni economiche in cui

versano e che non consentono loro né la necessaria tranquillità d'animo, né un'adeguata alimentazione in relazione alle prestazioni fisiche a cui sono sottoposti;

d) il volo anche per effetto del progresso tecnico dell'Arma, richiederà sempre maggiore dispendio di energia e quindi la necessità di un migliore trattamento economico;

e) il numero dei velivoli incidentati o distrutti, la perdita di vite umane, le malattie specifiche derivanti dall'esercizio del volo, comportano per l'erario una notevole spesa per indennizzi, pensioni, cure ospedaliere, reintegro del materiale, spesa che supera in larga misura la spesa necessaria per una efficace assistenza preventiva al personale. Al limite, si può ammettere che se — in relazione al miglioramento economico richiesto — si riuscirà ad evitare un solo incidente di volo, l'Amministrazione dello Stato sarà totalmente compensata dalla maggiore spesa sostenuta;

f) le indennità di aeronavigazione e di pilotaggio corrisposte al personale di altre nazioni variano da un minimo di lire 40.000 mensili (Portogallo) ad un massimo di lire 180.000 (Stati Uniti) e l'importo corrispondente a tali indennità, rapportato allo stipendio base, non scende mai al disotto del 50 per cento di tale stipendio (Stati Uniti) mentre raggiunge il massimo in Jugoslavia, dove esse sono corrisposte in ragione del 78 per cento dello stipendio.

Il personale pilota italiano percepisce attualmente soltanto circa lire 3.000 mensili, cioè il 10 per cento in media dello stipendio;

g) le indennità di aeronavigazione e di pilotaggio, se fossero state adeguate alla svalutazione della lira ed all'aumento dello stipendio, avrebbero assunto, oggi, i valori di circa lire 50.000 mensili nel primo caso e di lire 18.000 mensili nel secondo caso;

h) sul personale navigante incombe, per legge, l'obbligo dell'assicurazione e il relativo premio è a suo carico, di modo che se un pilota volesse assicurarsi per un milione (che oggi rappresenta un capitale appena adeguato allo scopo) l'attuale valore dell'indennità non coprirebbe neanche il premio mensile di assicurazione, che sarebbe di circa lire 5.000;

i) il minimo percepito dai piloti civili, quando non svolgono attività di volo o compiono solo il chilometraggio minimo prescritto, è di lire 18.000 mensili.

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Da quanto sopra esposto appare la necessità di provvedere ad un adeguamento delle indennità in parola.

Nel presente disegno di legge si stabiliscono, pertanto, le seguenti nuove misure delle indennità stesse:

Aeronavigazione normale: da un minimo di lire 14.000 ad un massimo di lire 32.000 mensili, a seconda degli anni di effettivo servizio aeronavigante (il massimo viene raggiunto soltanto da pochissime unità).

Pilotaggio normale: da un minimo di lire 14.000 ad un massimo di lire 22.000 mensili, a seconda degli anni di effettivo servizio aeronavigante (il massimo viene raggiunto soltanto da pochissime unità).

Indennità di volo: lire 7.500 mensili agli ufficiali medici e ingegneri, sempreché compiano entro il periodo di tempo stabilito dal Ministero il minimo dei voli dallo stesso Ministero prescritto; lire 4.200 mensili agli ufficiali del ruolo servizi provenienti dai naviganti con almeno 10 anni di servizio di volo; da un minimo di lire 3.000 ad un massimo di lire 4.200 mensili, per gli specialisti (montatori, motoristi, ecc.), a seconda dei

gradi e della specialità, sempreché compiano entro il periodo di tempo stabilito dal Ministero il minimo dei voli dallo stesso Ministero prescritto.

Adeguamenti sono stati apportati anche alle indennità di aeronavigazione e di pilotaggio supplementari (per incarichi e servizi speciali), alle indennità di volo dovute agli allievi dell'Accademia aeronautica ed alla indennità di volo oraria prevista per il personale che, non avendone l'obbligo, compie voli comandati nell'interesse del servizio.

L'aumento rappresenta soprattutto il minimo riconoscimento al rischio ed al logorio che subisce il personale navigante per effetto del volo, ma mira anche a riaccendere nel suo animo la fede di cui ha bisogno per sostenere con morale sufficiente l'ardire quotidiano.

In relazione alla accennata deliberazione del Consiglio dei Ministri, intervenuta l'8 aprile 1948, le nuove misure vengono stabilite con effetto dal 1° maggio 1948.

Ai sensi dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione sono indicati nel provvedimento i mezzi per far fronte alla maggiore spesa.

DISEGNO DI LEGGE

ART. 1.

Le indennità mensili di aeronavigazione normale e di pilotaggio normale, di cui ai numeri 1 e 2 della lettera *a*) degli articoli 1 e 2 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'Aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808; quali risultano successivamente modificati, sono stabilite nella misura risultante dai nn. 1 e 2 delle annesse tabelle *A* e *B*.

Le indennità mensili supplementari di aeronavigazione e di pilotaggio per servizi speciali, di cui alla lettera *b*) dei suddetti articoli 1 e 2, sono stabilite nella misura risultante dalle annesse tabelle *C* e *D*.

ART. 2.

I primi due commi dell'articolo 4 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'Aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio

1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quali risultano successivamente modificati, sono sostituiti dai seguenti:

« Al personale militare che frequenta corsi di pilotaggio, compreso quello che si svolge presso l'Accademia aeronautica, è dovuta, dalla data del conseguimento del brevetto di pilota d'aeroplano fino a quella del conseguimento del brevetto militare aeronautico, l'indennità mensile di pilotaggio nella misura di lire 4.500.

Agli allievi dei corsi normali dell'Accademia aeronautica, muniti del brevetto militare aeronautico, spetta l'indennità mensile di pilotaggio nella misura di lire 4.500 fino alla nomina a sottotenente e lire 14.000 da tale nomina fino alla promozione a tenente ».

ART. 3.

L'indennità di volo di cui all'articolo 9 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificato, è stabilita nella misura di lire 7.500 mensili.

Per aver diritto a tale indennità gli ufficiali di cui al citato articolo 9 debbono compiere, entro il periodo di tempo stabilito dal Ministero, il minimo dei voli da questo prescritto.

ART. 4.

L'indennità di volo di cui all'articolo 10 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificato, è stabilita nella misura di lire 4.200 mensili.

ART. 5.

Le indennità di volo di cui all'articolo 11 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'aeronautica approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificato, per gli ufficiali, sottufficiali, primi avieri ed avieri scelti appartenenti all'Arma aeronautica, ruolo specialisti, qualora abbiamo l'obbligo continuativo di volo e compiano, entro il periodo

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

di tempo stabilito dal Ministero, il minimo dei voli da questo prescritto, sono stabilite nelle seguenti misure:

Ufficiali	L. 4.200 mensili
Sottufficiali	» 3.600 »
Primi avieri	» 3.600 . »
Avieri scelti	» 3.000 »

Per gli ufficiali appartenenti al Corpo del genio aeronautico, ruolo assistenti tecnici, qualora abbiano l'obbligo continuativo di volo e compiano, entro il periodo di tempo stabilito dal Ministero, il minimo dei voli da questo prescritto, l'indennità di volo prevista dallo stesso articolo 11 è stabilita nella misura di lire 3.000 mensili.

ART. 6.

La tabella di cui al 1° comma dell'articolo 12 delle norme sulle indennità da corrispondere al personale militare e civile dell'Aeronautica, approvate con regio decreto-legge 20 luglio 1934, n. 1302, convertito con modificazioni nella legge 4 aprile 1935, n. 808, quale risulta successivamente modificata, è sostituita dalla seguente:

Durata del volo	Indennità per ogni volo
Per voli di durata inferiore ad una ora	L. 400
Per voli di durata da 1 ora a 2 ore .	» 800
Per voli di durata da 2 ore a 3 ore .	» 1.200
Per voli di durata da 3 ore a 4 ore .	» 1.600
Per voli di durata uguale o superiore a 4 ore	» 2.000

Il terzo comma dell'articolo 12 delle suddette norme è sostituito dal seguente:

« L'importo dell'indennità in oggetto non potrà essere superiore, in ogni mese, alla somma di lire 4.200 per gli ufficiali o per gli impiegati civili di grado superiore al 12° e di lire 3.600 per i sottufficiali, i graduati e militari di truppa o per gli impiegati civili fino al grado 12° incluso e per i salariati ».

ART. 7.

Le aliquote delle indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo che, ai sensi del regio decreto-legge 27 luglio 1934, n. 1340, convertito nella legge 16 maggio 1935, n. 834, e successive modificazioni, devono essere portate in aggiunta alla pensione, sono calcolate, anziché sui nove decimi, sui due terzi delle misure delle indennità predette fissate con la presente legge.

ART. 8.

Alla copertura dell'onere derivante dall'applicazione della presente legge, ai sensi dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione, viene destinata, per l'esercizio 1948-1949, sino all'importo di lire 957 milioni, quota parte dello stanziamento del Capitolo n. 92-bis « Proventi derivanti dalla organizzazione e dall'esercizio di giochi di abilità e di concorsi pronostici (decreto legislativo 14 aprile 1948, n. 496) » del bilancio dell'entrata per l'esercizio 1948-49, di cui al decreto del Ministro del tesoro 30 novembre 1948, n. 173445.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere con propri decreti alle occorrenti variazioni di bilancio.

ART. 9.

La presente legge entra in vigore nel giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana ed ha effetto dal 1° maggio 1948.

TABELLA A)

MISURA INDENNITÀ
DI AERONAVIGAZIONE NORMALE

Anni di volo	Importo mensile
1°) Fino a 5 anni di effettivo servizio aeronavigante	14.000
2°) Da 5 anni fino a 10 anni	17.000
Da 10 anni fino a 15 anni	20.000
Da 15 anni fino a 20 anni	24.000
Da 20 anni fino a 25 anni	27.000
Da 25 anni in poi	32.000

TABELLA B)

MISURA INDENNITÀ
DI PILOTAGGIO NORMALE

Anni di volo	Importo mensile
1°) Fino a 5 anni di effettivo servizio aeronavigante	14.000
2°) Da 5 anni fino a 10 anni	16.000
Da 10 anni fino a 15 anni	18.000
Da 15 anni fino a 20 anni	20.000
Da 20 anni in poi	22.000

DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

TABELLA C)

MISURA INDENNITÀ DI AERONAVI-
GAZIONE PER SERVIZI SPECIALI

Denominazione servizio speciale	Importo mensile
Alta velocità	8.000
Alta quota.	8.000
Istruttori scuole volo senza visibi- lità	4.800

TABELLA D)

MISURA INDENNITÀ
DI PILOTAGGIO PER SERVIZI SPECIALI

Denominazione servizio speciale	Importo mensile
Alta velocità	8.000
Alta quota.	8.000
Istruttori scuole volo senza visibi- lità	4.800